Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9889**

18. Wahlperiode 28.09.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Bundesverkehrswegeplan 2030 – Straßenbauprojekte im Freistaat Sachsen

Der Freistaat Sachsen verfügt über ein sehr dichtes Straßennetz von 13 595 Kilometern Länge. Bezogen auf das Gebiet des Freistaates Sachsen hat das Netz der Bundesautobahnen eine Länge von rund 567 Kilometern mit etwa 640 Brücken, das Netz der Bundesstraßen eine Länge von rund 2 420 Kilometern mit etwa 850 Brücken. Zwischen 1990 und heute wurden rund 9 Milliarden Euro in die Bundesfernstraßen Sachsens investiert. Bereits jetzt ist von jeder Gemeinde ein sächsisches Mittel- oder Oberzentrum in weniger als 45 Minuten Pkw-Fahrzeit erreichbar.

Trotz des erreichten hohen Standards hat die sächsische Staatsregierung für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 ursprünglich 79 Straßenbauvorhaben angemeldet. Der Bund hat im zweiten Entwurf des BVWP 2030 67 Maßnahmen aufgenommen. Davon sind 28 Vorhaben im Vordringlichen Bedarf eingeordnet. Von den 39 Maßnahmen im Weiteren Bedarf besteht für 20 Projekte Planungsrecht.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welchen aktuellen Planungsstand haben im Einzelnen die Straßenprojekte in Sachsen, die im Entwurf des Fernstraßenausbaugesetzes in den Vordringlichen Bedarf eingeordnet sind, erreicht (bitte tabellarisch mit aktuellen Kostenfortschreibungen darstellen), und wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn der einzelnen Vorhaben?
2. Welchen aktuellen Planungsstand haben im Einzelnen die Straßenprojekte in Sachsen, die im Entwurf des Fernstraßenausbaugesetzes in den Weiteren Bedarf (einschließlich Weiterer Bedarf mit Planungsrecht) eingeordnet sind (bitte tabellarisch mit aktuellen Kostenfortschreibungen darstellen)?
3. Welche Projekte wurden im Vergleich zum ersten Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 vom März 2016 im vom Bundeskabinett beschlossenen Bundesverkehrswegeplan 2030 in den Weiteren Bedarf hochgestuft?

   Aus welchen Gründen erfolgte die Hochstufung jeweils (bitte nach Projekt getrennt darstellen)?
4. Welche Projekte wurden im Vergleich zum ersten Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 vom März 2016 im vom Bundeskabinett beschlossenen Bundesverkehrswegeplan 2030 in den Vordringlichen Bedarf hochgestuft?

   Aus welchen Gründen erfolgte die Hochstufung jeweils (bitte nach Projekt getrennt darstellen)?

5. Welche Projekte wurden im Vergleich zum ersten Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 vom März 2016 im vom Bundeskabinett beschlossenen Bundesverkehrswegeplan 2030 vom Vordringlichen Bedarf in den Weiteren Bedarf abgestuft?

   Aus welchen Gründen erfolgte die Abstufung jeweils (bitte nach Projekt getrennt darstellen)?

6. Aus welchen Gründen ist das Teilprojekt B 95 OU Wiesa/Schönfeld (lfd. Nr. 1145 im Entwurf des Fernstraßenausbaugesetzes) im Vergleich zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 vom März 2016 weiterhin in den Vordringlichen Bedarf eingeordnet, während die anderen beiden Teilprojekte B 95 OU Thum/Ehrenfriedersdorf und B 95 OU Burkhardtsdorf nur in den Weiteren Bedarf eingeordnet sind?

7. Welche Straßenprojekte des Weiteren Bedarfs wurden im Freistaat Sachsen seit dem Bundesverkehrswegeplan 1992 bis heute realisiert?

8. Welche Straßenprojekte im Freistaat Sachsen sind seit dem Bundesverkehrswegeplan 1992 bis heute im Vordringlichen Bedarf eingeordnet und bisher nicht realisiert?

9. Welchen verkehrlichen Nutzen hat aus Sicht der Bundesregierung eine Realisierung des Teilprojekts B 95 OU Wiesa/Schönfeld, wenn aufgrund der Einordnung in den Weiteren Bedarf die beiden anderen Teilprojekte nicht realisiert werden?

10. Welchen volkswirtschaftlichen Nutzen hat aus Sicht der Bundesregierung eine Realisierung des Teilprojekts B 95 OU Wiesa/Schönfeld, wenn aufgrund der Einordnung in den Weiteren Bedarf die beiden anderen Teilprojekte nicht realisiert werden?

11. Wie hat sich die Verkehrsbelegung auf der B 95 zwischen Chemnitz und Annaberg-Buchholz, insbesondere im Bereich zwischen Burkhardsdorf und Wiesa/Schöna, seit 1990 entwickelt?

12. Wie gliedern sich die veranschlagten Kosten in Höhe von 97 Mio. Euro für den Bau der B 172 OU Pirna, für die jetzt die Baufreigabe erteilt wurde, auf?

13. Von welchen Kosten geht die Bundesregierung derzeit bei einer drei- sowie bei einer vierstreifigen Variante des Baus der B 87n im Abschnitt zwischen Leipzig und Torgau aus?

14. Wie hat sich die Verkehrsbelegung auf der B 87 zwischen Leipzig und Torgau seit 2005 entwickelt (bitte abschnittsweise angeben)?

    Wie hoch war jeweils der Schwerlastanteil?

15. Von welcher Verkehrsbelegung wird nach Realisierung des Projekts B 87n sowohl bei der Neubau- als auch der Bestandsstraße ausgegangen (bitte abschnittsweise darstellen)?

    Welchen Anteil daran wird der induzierte Verkehr haben?

16. Wird bei dem Projekt B 87n zwischen Leipzig und Torgau eine Querung der Parthenaue planerisch weiterverfolgt?

17. Aus welchen Gründen soll das Projekt B 87n zwischen Leipzig und Torgau, welches im vom Bundeskabinett beschlossenen Bundesverkehrswegeplan 2030 in den Weiteren Bedarf eingeordnet wurde, Planungsrecht erhalten?
18. Welche Planungskosten sind für das Projekt B 87n zwischen Leipzig und Torgau bisher entstanden?

Berlin, den 28. September 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333